SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 42 minutos.)

-Dese cuenta de un asunto entrado.

(Se da del siguiente:)

"Solicitud de audiencia del Centro de Propietarios de Ómnibus de Turismo-Uruguay. Fue recibida en el día de ayer y va a ser repartida en este momento."

-La Comisión de Transporte y Obras Públicas tiene el gusto de recibir al Subsecretario de Transporte y Obras Públicas y al Director Nacional de Transporte, en virtud de que en dos oportunidades -a fines del año pasado y a principios de este- se presentó a esta Comisión la Cámara de Empresas del Sistema del Transporte Metropolitano -Cestrame- reiterando las dificultades por las que atravesaba el sector. En esa ocasión manifestaron el hecho de que habían solicitado reiteradamente en el Ministerio entrevistas con el señor Ministro, que no se habían acordado, aunque posteriormente fueron recibidos por el señor Subsecretario.

En función de esa situación la Comisión resolvió citarlos a los efectos de conocer realmente cuál es la situación que ellos plantean y saber también cuál es la óptica del Ministerio con respecto a un tema que, tal como se plantea, es difícil y preocupante.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Para nosotros siempre es una instancia importante poder intercambiar ideas con las Comisiones de Transporte y Obras Públicas -tanto a nivel del Senado como de la Cámara de Representantes- sobre todo, para considerar un tema que se reitera -coincido con las apreciaciones del señor Presidente- y que reviste algún viso de preocupación en cuanto a su atención.

Me gustaría hacer una presentación general de lo que ha sido la política de transporte que ha llevado adelante el Ministerio desde el año 2005 en adelante, cuando me tocó estar en la función que hoy ocupa el Director Nacional, Felipe Martín, que me acompaña. También quiero referirme a algunos de los aspectos que han planteado Cestrame o Copsa que, prácticamente, son la misma empresa.

Por otra parte, hay un trabajo verdaderamente elogiable en cuanto a la dedicación y el esfuerzo de toda la Dirección Nacional de Transporte y, en particular, de su Director, que es un apasionado del tema. De manera que, si los señores Senadores lo requieren, podemos brindar alguna información adicional.

Cuando comenzamos la gestión en el año 2005, en todo el sector del transporte colectivo de pasajeros -urbano, suburbano e interdepartamental- había una realidad bastante complicada, derivada de que se venía de una merma en el uso del transporte público, como consecuencia de la crisis económica que había sufrido el país, más allá de que la situación había comenzado a mejorar. En ese momento encontramos, entre otras cosas, que era necesario reformular una serie de aspectos vinculados a la regulación que tiene que ejercer el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sobre el sistema. En concreto, la política apuntaba a que el transporte público tiene que orientarse al usuario y debe ser algo que le brinde a la gente la posibilidad de moverse entre su origen y su destino. Básicamente, en el caso del sector que estamos hablando, se trata de viajes de trabajo, de estudio o para realizar trámites, y están vinculados a la interacción entre Montevideo y las zonas que componen el área metropolitana, donde se ubica la mayor parte de la demanda de estos servicios. Entonces, era necesario enfocarnos en reconstruir una serie de instrumentos regulatorios que permitieran acotar el precio del transporte público para que más gente pudiera incorporarse a él. Además, había que tratar de que las empresas ampliaran su oferta de servicios y mejoraran sus unidades, porque la crisis y la menor recaudación, por la menor venta de boletos, había dilatado las decisiones de renovar la flota y, por lo tanto, las unidades en ese momento disponibles no eran las mejores.

Es así que, junto a una serie de ajustes en materia reglamentaria para saber cómo se accede a la profesión, cuáles son las condiciones para ser propietario de una empresa de transporte, para explotar los servicios y otras condiciones vinculadas al tema, hubo, entre otras cosas, una revisión de la fórmula paramétrica que permite ajustar los precios de los distintos boletos que se utilizan en función del viaje que se hace, cuando hay cambios en los valores. Esa revisión inicial de la fórmula paramétrica, que se llevó a cabo en los primeros años -2005 o 2006- nunca se realizó sin trabajar -tal como se sigue haciendo- con las empresas, explicándoles los porqué de lo que se hacía. Ahí encontramos que había elementos que componían esa fórmula paramétrica -que no es más que una estructura de costos que teóricamente debe asumir una empresa de transporte para llevar a cabo su trabajo- como, por ejemplo, insumos directos, es decir, el combustible, los neumáticos, el lubricante, el personal afectado directamente al servicio, el que se aboca a la administración de la empresa en general y otros componentes. Sin embargo, allí encontramos elementos que no existían más en la realidad. Por ejemplo, en el transporte suburbano todavía existía el guarda como componente de costo, cuando ya todo el sistema había pasado a funcionar con conductor cobrador. Esto implicaba un precio mayor para los usuarios, pero no reflejaba un costo real que tuvieran que afrontar las empresas.

Junto con ese ajuste en la estructura -no en los números- de la fórmula paramétrica que se sigue utilizando, se vio la importancia de determinados rubros, en un momento en que uno de ellos -el principal- el combustible, empezó a tener un incremento bastante fuerte y sostenido en esos primeros años, debido al aumento en el precio del petróleo. Precisamente, uno de los instrumentos que se refiere en la comparecencia de Cestrame es la creación del fideicomiso del gasoil, donde se plantea la devolución de determinada cantidad de litros de combustible -en pesos, digamos- para evitar que haya un traslado del aumento de dicho combustible al precio del boleto. Eso ha permitido que los ajustes en los precios del boleto hayan sido acotados y explicados únicamente cuando existen variaciones en los otros insumos.

Otro aspecto a tener en cuenta es el valor del vehículo, que tiene una incidencia importante, y existe un período de amortización -el señor Martín podrá analizar ese tema- que se incluye en dicho valor. Obviamente, el precio del vehículo no es único porque no se vende en plaza un solo tipo de ómnibus y todas las empresas eligen al mismo. Como todos los demás rubros o costos que no son un precio fijo o fijado administrativamente -tal es el caso de los combustibles- depende de cómo la empresa incorpore esos insumos en la realidad para proveer al servicio de transporte, que en este caso son las unidades. No es lo mismo si la empresa paga los ómnibus US$ 140.000 porque compró mal que si los paga US$ 100.000 porque los compró bien; tampoco es lo mismo si compra ómnibus que tienen un consumo de combustible mayor a la media porque tienen motores de mala calidad o un consumo importante, que sí son equipos que permiten un ahorro de combustible.

El fideicomiso sobre el que Cestrame plantea algunas preocupaciones e incluso llega a hablar de falta de transparencia en la Administración por la forma como se les devuelve a las distintas empresas el valor del combustible de acuerdo con los kilómetros recorridos y los rendimientos reconocidos a cada empresa permitió que algunas empresas del transporte suburbano, departamental, urbano departamental e interdepartamental -que tenían atrasos sistemáticos en sus obligaciones con el Banco de Previsión Social y la Dirección General Impositiva- pudieran sanear su situación. También se pudo poner en funcionamiento algo muy importante como es el sistema gradual y permanente de renovación de la flota. Este fideicomiso, que tiene una duración contractual de ocho años, permite que las empresas renueven su flota en un porcentaje establecido y ese es un elemento adicional acorde con la política de brindar un servicio adecuado y mejor que el que se les estaba dando a los usuarios.

Por lo tanto, esa política de orientar las medidas y las regulaciones tanto en los aspectos relativos a la prestación de los servicios como en la fijación de los precios está dirigida a atender al usuario y a que el precio de los boletos no se dispare, volviéndose un desincentivo al uso del transporte público. Es cierto que se han extendido otras modalidades que son un fuerte competidor, como el caso de las motos o las motocicletas -sobre todo en el área de la que estamos hablando- pero habrá que seguir trabajando para que se mantenga un uso más intensivo del transporte público. Habrá que tener cuidado de que no llegue a afectarse la ecuación económica de las empresas a tal punto que estén en problemas para prestar los servicios, como aparentemente plantean Cestrame y Copsa.

En realidad, la Cámara de Empresas del Sistema de Transporte Metropolitano está integrada por Copsa, Casanova -que pertenece a los mismos dueños- y Coetc. Es notorio que, tanto en cantidad

de servicios como en cobertura, la empresa Copsa tiene un porcentaje mayor al 50 % en el transporte suburbano, aunque otra parte de los servicios son prestados por otras empresas que, me adelanto a decir, no integran la mencionada Cámara y tampoco han presentado ante el Ministerio los problemas que ha planteado Copsa.

La paramétrica utilizada para la fijación de los precios y del ajuste, cuando correspondiere hacerlo -en función de la variación de algunos valores, no solo del precio del combustible sino también de mano de obra y otros insumos importantes- es algo que se revisa en forma periódica y se ajusta, si hay que hacerlo, de acuerdo con la incidencia o los costos vinculados a cada uno de los parámetros que la incluyen.

Hace algunos años, cuando el valor del dólar se ubicaba en $ 24 y después bajó, la paramétrica no se ajustó inmediatamente a la baja, como hubiera correspondido para bajar el precio del transporte. Hay instancias de ajuste que generan algunos desfases, entre otras cosas, porque no es una paramétrica instantánea que se ajuste día a día con el promedio de los valores de los precios de los insumos que requiere el servicio.

En muchas ocasiones hemos dicho a los representantes de todas las empresas del sector que el transporte público no es una actividad de la cual los empresarios puedan esperar ganancias importantes. Si bien puede llegar a generar una rentabilidad, que incluso podría incluirse en la reinversión y en mejorar las condiciones del servicio que prestan -anexando servicios vinculados al transporte- ella es acotada. Si alguien decide crear una empresa de transporte público porque piensa que puede generar importantes ganancias, no debería invertir en esa actividad. Las empresas saben que la estructura de la paramétrica no reconoce una rentabilidad importante.

El otro tema que quisiera mencionar en forma general para después profundizar en algunos detalles es del funcionamiento del fideicomiso del gasoil, que devuelve a las empresas de transporte público -basándose en las declaraciones juradas de los kilómetros recorridos y en los promedios de los consumos reconocidos- el valor que les corresponde, obviamente con un tope porque algunas recorren más kilómetros que los establecidos para los servicios y los declaran; hay empresas que muchas veces cobran menos de lo que les correspondería si se les reconocieran todos los kilómetros que declaran. Esto es producto de un análisis realizado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas por la cantidad de servicios y los recorridos de las empresas, en función de las declaraciones juradas que hacen mensualmente. En base a eso, la CND, que es quien administra el fideicomiso, les devuelve la cantidad de pesos correspondientes.

A mi juicio, este no es un tema donde no haya transparencia porque la totalidad de las empresas conocen el funcionamiento.

Otro aspecto que está vinculado al fideicomiso es que desde el año 2012 -no recuerdo exactamente el mes- siendo consistentes con la política del Gobierno para desalentar el uso del gasoil en el transporte particular, en las flotas de los organismos públicos y también en el transporte público -los ómnibus tiene motores diesel al igual que los camiones- se ha incentivado la utilización de tecnologías que permitan el menor consumo de combustibles. Se hizo una modificación mediante la cual se incentiva el ahorro de combustible con porcentajes de devolución mayores para las empresas que ahorren más combustible. Me parece que esto es saludable para las empresas y para las políticas de eficiencia energética, de ajuste de la matriz energética, en materia de medio ambiente y en cuanto a ser más eficientes en el uso de los recursos de las empresas de transporte.

Otro de los aspectos que se mencionan es que en 2012 -después de mucho trabajo, porque no fue fácil el diseño- se creó un fideicomiso para el transporte suburbano, a través de una ley similar a la que se había instrumentado para el transporte urbano, que ha permitido a las empresas acotar algunos pasivos que tenían y mejorar su situación financiera. Esto es cuanto podemos decir sobre los aportes realizados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas al sistema en general.

Con respecto a las dos comparecencias mencionadas, para mí Cestrame no es una Cámara representativa del transporte metropolitano. Sí entiendo que la empresa Copsa es la que tiene la mayor

incidencia en el transporte suburbano y creo que los problemas que está atravesando la empresa no son producto de la fijación de precios a través de la fórmula paramétrica ni de la devolución que le hace el fideicomiso. Quiero decir que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Transporte, ha trabajado junto con la empresa y sus contadores auditores para visualizar y estudiar profundamente cuáles eran los problemas que se atravesaban, buscando soluciones para ello. En ese proceso la empresa Copsa decide ir a la justicia a plantear estos temas de insuficiencia tarifaria. Desde ese momento nos resultó difícil seguir trabajando; si bien los hemos recibido, para nosotros se cerró un camino en cuanto a trabajar buscando elementos que le permitieran a la empresa mejorar su gestión o su performance en otros aspectos que no fuera el que reiteradamente plantea la empresa -y que no estamos dispuestos a aceptar- que es aumentar el precio del transporte para los usuarios. En ese sentido, agotados los caminos de trabajo con la empresa y habiéndose presentado la misma en el ámbito judicial, las discusiones las tenemos en la esfera de la justicia, que será la que dirimirá y podrá decir si la empresa tiene razón y nosotros nos estamos equivocando muy feo, poniendo en riesgo -como he escuchado decir al Presidente de Copsa- a todo el sistema metropolitano. A nosotros eso que se plantea no nos consta, pues no es lo que deducimos del monitoreo permanente que hacemos del sistema.

En términos generales no coincidimos con esa visión que tiene la empresa en cuanto a por qué está atravesando estos problemas.

Esto es lo que quería decir, a grandes rasgos; de todas formas, el Director Nacional de Transporte cuenta con información que podrá brindar en función de lo que los señores Senadores quieran ampliar.

Muchas gracias.

SEÑOR MARTÍN.- En primer lugar, quiero señalar que no vamos a decir nada que no hayamos conversado con la empresa en los distintos ámbitos en los que tenemos relacionamiento de trabajo, y también en los tribunales. Si no hemos salido a explicar públicamente algunas de las cosas que se han señalado en los medios -como se hizo con Copsa, una gran empresa que tuvo su desarrollo junto con el crecimiento del departamento de Canelones- es porque consideramos que toda la información que se amplifica -como la que podemos aportar aquí- puede generar corrida de proveedores, dificultades con los créditos y todo lo que una firma comercial que puede encontrarse en dificultades, provoca en cuanto a los recaudos que pueden llevar adelante sus proveedores.

Creo que el planteo que realiza la empresa Copsa en cuanto a crear una Cámara de último momento para buscar de alguna forma acercar otras empresas que puedan participar de su preocupación es legítimo y no lo pongo en duda; pero, de alguna manera, no puede arrogarse la representación de lo que acontece con el resto del sector.

Básicamente, Copsa hace referencia a las dificultades con la estructura de costos, y voy a poner algunos ejemplos. Desde siempre -y no solamente en esta Administración- cuando se toma en consideración, por ejemplo, la fijación del precio de los combustibles, se toma el precio de los combustibles en boca de tanque. Todos sabemos que los grandes consumidores de combustible -particularmente empresas- tienen bonificaciones que pueden ir de acuerdo con los consumos y con los niveles de cómo se establecen las exclusividades con los sellos petroleros -que pueden ir del 7 %, hasta el 10 % de bonificación- y si además se posee estación de servicio, se podría acceder a un beneficio mayor en la compra de combustible. Lo que sucede es que el precio del combustible está fijado en $ 39,90. Por lo tanto, allí hay un elemento que debe ser tenido en cuenta. Cuando se coloca en la estructura de costos el valor de las cubiertas, se calcula un promedio del valor de cada una de ellas en base a las consultas realizadas. En cambio, si se pide un precio unitario, no se pregunta qué beneficio se puede obtener si en lugar de comprar una compra 300. Lo que se hace es poner un precio unitario, y después, lo que tenga que ver con los beneficios que incorpore la compra colectiva, va aparte. Cuando se establece el precio de una unidad, indudablemente hay unidades que valen US$ 100.000, US$ 140.000 y seguramente haya otras que valgan más. Por ello es necesario establecer un promedio. En la comparecencia de setiembre o noviembre del año pasado se mencionó que el Ministerio tenía a US$ 100.000 los ómnibus, pero se estaban pagando a US$ 140.000. Aquí tengo la última pro forma tramitada a la empresa Copsa, del 10 de enero de 2014, por la sustitución de

veinticinco ómnibus y el precio pactado fue de US$ 103.938, es decir que no estamos tan lejos de lo que fija la estructura de costos. Obviamente no vamos a colocar un valor que le signifique al usuario pagar un precio del boleto que en realidad no vale.

SEÑOR MOREIRA.- ¿Qué marca de ómnibus es?

SEÑOR MARTÍN.- Es una marca china denominada Yutong.

A continuación, haré referencia a lo señalado en la mesa de trabajo que formamos durante el período 2006 - 2007, que la empresa Copsa no siempre ha tenido la voluntad de reconocer. Dicha empresa cuenta con veinticinco ómnibus generación 2007 y 2008. Esto no es bueno para una empresa de transporte; hay que tener cuidado para poder acertar con la tecnología que se compra, porque luego de ser comprado el coche tiene que amortizarse en dieciocho años ya que, en general, ese es el período de vida útil. Hay quienes compran por *leasing*, hay algunos que lo pactan a cinco años y otros a ocho años, -que es el máximo que la plaza financiera otorga, es decir, noventa y seis cuotas- pero como el coche tiene dieciocho años de vida, hay un respiro para trabajar sin el peso de la amortización. Por otra parte, un coche de 2007 o 2008 que se está desafectando, es por una razón muy sencilla, y es que tuvieron problemas, a tal punto que hoy en día es necesario cambiarlos porque la estructura de costos prioriza la amortización por sobre la reposición y el mantenimiento de coches viejos. Con la amortización uno tiene la ventaja de pagar la cuota del *service* y programa la paralización de la unidad, porque la unidad no para cuando quiere.

Entonces, los coches generación 2007 y 2008 que no han terminado de hacer su amortización están generando, de alguna manera, un sobrecosto, porque también están siendo objeto de atención en su mantenimiento.

(Ocupa la Presidencia el señor Senador Viera.)

-Se trata de gastos muy grandes. Decimos esto porque en el suplemento de un diario capitalino sobre caños de escape, estufas a leña y la ciudad que respiramos, el propio gerente de la empresa Copsa, refiriéndose a esta tecnología, dice que admite que tienen problemas de fuertes emisiones de humo oscuro en unidades nuevas y tanto es así que cada vez que las ve, las manda a lavar. También expresa allí que le han reclamado al representante, pero no hubo solución porque los técnicos no dieron con la tecla y no saben si el problema es en la bomba de inyección o en la bomba de aceite; esta es una afirmación grave. Que una empresa de transporte no pueda decir que sus representantes no dan en la tecla y que tiene que estar desafectando coches generación 2005, 2007, 2008, que no son 5 ni 25 sino más de 100, es un peso que le está significando una enorme carga.

Esto lo hemos conversado más de una vez con los representantes de Copsa, empresa que, tal como lo han afirmado sus propios auditores, siempre ha trabajado sobre el filo del endeudamiento. Por lo tanto, siempre ha tenido dificultades para contar con un normal flujo de caja para hacer frente a todas esas obligaciones que se presentan cada vez que es necesario sortear situaciones excepcionales, que pueden obedecer a variados motivos. La calamidad climática, por ejemplo, provocó que en los meses de enero y febrero -aun en las líneas que van a la Costa de Oro- hubiera una estrepitosa caída en la venta de boletos. Ello es comprensible, porque si a mí se me inunda la casa, no voy a trabajar durante toda la semana. Y no se van a quedar más horas en el servicio para recuperar los boletos que no se vendieron en ese período; son boletos perdidos. Estos son aspectos que no están dentro las previsiones, y tienen que ver con la estacionalidad y la caída de venta de boletos, o con otros factores que hoy están teniendo una fuerte incidencia, como es la venta de los autos. Este último hecho tiene una fuerte incidencia y también hay que considerar que en algunos corredores, como es el caso de Giannattasio, Ruta 5, o de las Rutas 101 y 102, se han verificado emplazamientos de emprendimientos industriales que prácticamente se han abastecido de mano de obra local, y por eso allí no hay viajes para transportarse hasta la metrópolis.

Volviendo al tema de la toma de decisiones que consideramos no son acertadas por parte de Copsa, menciono el hecho de la entrega de líneas en Canelones. ¿Cómo una empresa que nació al influjo de una vocación de servicio y que se transformó prácticamente en la líder de un departamento,

puede pensar que existen categorías de líneas “habitarias” y “no habitarias” y que hay que dejar de atender estas últimas? La gente puede vivir en una zona con más o menos densidad demográfica, pero todos tienen el derecho -y ahí es clave el papel que tiene que ejercer el regulador- de poder ir a trabajar, estudiar, asistirse desde el punto de vista de la salud o pasear. Esta decisión que tomó Copsa el año pasado le significó la pérdida de 19 líneas, resignando el 66% de su recaudación, el 67% de los kilómetros recorridos y el 63% de los pasajeros transportados. De ser una empresa líder en Canelones, se quedó solo con el 34% de la recaudación, el 33% de los kilómetros y el 37% de los pasajeros.

De un mes a otro pasó a transformarse en un tercio de la empresa que era antes, con el agregado de que al resignar líneas como la 1a, 2ap y 753, prácticamente ha perdido la conexión Pando - Salinas, Pando - Estación Parque del Plata, Pando - Paso Carrasco, Pando - Tapia, Pando - Suárez, Pando - Empalme Olmos, Pando - Parque del Plata por Camino Sosa Díaz, Suárez - Parque del Plata y Soca - Santa Ana. Este resultado en lo departamental se transformó en una sumatoria en el suburbano. Por una razón de atender al usuario muchas veces la gente se tomaba un departamental, pagaba el boleto a Montevideo, se bajaba de un coche y subía al otro; ese boleto se perdió. Ello ha significado que en el 2% que pierde el suburbano en 2013, Copsa sea la que más boletos dejó. Esto lo planteamos con preocupación porque si esta pérdida de mercado y las dificultades que trae aparejado el encarecimiento para atender una flota que no ha tenido el resultado esperado no se pueden corregir, en última instancia se va jaqueando cada día más la capacidad del servicio.

Por otro lado quiero aclarar que tengo muy buen relacionamiento con las autoridades de Copsa, con las que trabajo casi a diario. En lo personal, me he preocupado por integrar algunas reuniones en la Dinatra porque, sin dudas, estas medidas han provocado dificultades con el sector dependiente. Las autoridades de la empresa Copsa saben que siempre he ido a llevar propuestas y a aunar esfuerzos para tratar de que los conflictos no se resuelvan con interrupción de los servicios.

Pongo el ejemplo de Canelones porque cuando se dice temerariamente que en cualquier momento puede haber un colapso, se genera alarma en la población. ¿Por qué? La gente cree que los chiquilines no van a poder ir a la escuela, que los docentes no van a encontrar ómnibus y eso no es una buena señal, máxime viniendo de una empresa que tiene una trayectoria en ese departamento. ¿Cuántos de los que hoy integran el Parlamento fueron a estudiar y volvieron utilizando los servicios de esta empresa? ¡Muchísimos! La verdad es que no nos agrada la situación por la que está atravesando Copsa y seguimos insistiendo en dar la mayor cantidad de alternativas, pero para eso se requiere reciprocidad, es decir, voluntad de la otra parte. Desgraciadamente, en la actualidad, con Copsa todo está judicializado. Vamos al Tribunal de lo Contencioso Administrativo por la estructura de costos y la semana pasada fuimos a un amparo por los turnos de la temporada 2014; es algo inédito. Copsa tiene -el pasajero de los días hábiles es el que realmente factura, el de todos los días, no el que viaja los sábados, los domingos o los días festivos- 1958 turnos en 4292 de toda la malla horaria del transporte suburbano; cuenta con servicios en todos los corredores y en aquellos donde no los tiene hay alguna empresa que le sirve de apoyo, como es el caso de Casanova en la Ruta 6, que la incorporó al grupo. Sin embargo, se agravió por el corredor Giannattasio. En toda la malla de turnos, Copsa detenta, aproximadamente, el 48%, pero en la referida a Giannattasio tiene el 60%; Cutcsa el 25% y Raincoop el 15%. Copsa tiene 950 turnos, Cutcsa 405 y Raincoop 230, lo que totaliza 1580. Pero se agraviaron porque dos líneas a las cuales Cutcsa no tiene destino, habían recibido tres turnos redondos, de la ida y de la vuelta. Si por parte del Ministerio hubiera alguna intención de desequilibrar para influir en un 1%, les tendría que estar entregando a las empresas del corredor, como mínimo, quince o dieciséis turnos, y aquí estamos hablando de tres de ida y tres de vuelta.

Entonces, esto que es inexplicable y que va de la mano con el hecho de que si estos turnos se llegan a completar -Atlántida Norte pasando por Villa Argentina o a Remanso - Neptunia por Salinas Sur- Copsa estaría asistiendo a un desequilibrio en su mercado, pero esto no es así. Me parece que las cosas se han magnificado a un nivel que, en última instancia, lo que está provocando es una suerte de alarma que, contra la única que va a ir, es contra la propia empresa. Por eso hemos tratado de ser prudentes en cuanto a no discutir sobre estas cuestiones en los medios, para evitar las dificultades.

No los quiero aburrir con más datos; además, si fuera del caso, se los acercaríamos a los miembros de la Comisión. Simplemente quería trasmitirles que estamos trabajando para encontrar soluciones de equilibrio con la empresa. Sé que estas cosas no son sencillas y vienen de la mano de un plan de contingencia que, en alguna medida, la empresa lo ha encarado a través de un control

mayor de todo lo que tiene que ver con la estructura de costos, con la contratación de personal y con una mayor optimización del uso de los recursos humanos y de la flota.

Desde principios de 2013 como organización empresarial se pasó a sociedad de hecho, lo que supone ventajas y desventajas. Es una ventaja porque no se tiene la obligación de hacer frente en forma rápida a algunos desembolsos, pero eso implica, en buena medida, hipotecar la seguridad social, lo que no es un hecho menor, con todo lo que ello trae aparejado. El sector cooperario ha manifestado ante esta Comisión su preocupación dado que mientras unos tienen que aportar por lo efectivamente ganado, otras organizaciones lo hacen por fictos lo que, de alguna manera, puede generar asimetrías que se sienten ya que el factor mano de obra es el más importante dentro de la explotación del servicio.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas no es el que debe dirimir esa cuestión, pero seguramente se hicieron consultas o gestiones en otras áreas.

Por último, nos ponemos a disposición de los señores Senadores para seguir intercambiando opiniones o puntos de vista con respecto a estos comentarios que hicimos de manera primaria.

SEÑOR MOREIRA.- En la Comisión recibimos a algunos representantes de empresas de Cestrame. Hace un par de semanas concurrió gente de Copsa y Coetc, pero ya los habíamos recibido en el mes de noviembre; en esa oportunidad, reconocieron la difícil situación económico-financiera que atravesaban. Como no podía ser de otra manera, el señor Senador Gallo se interesó mucho en el tema y se puso en contacto no sé si con el Ministro Pintado, el Subsecretario o el Director Nacional de Transporte, para conocer la gravedad de la situación y analizar qué soluciones se podían encontrar. Luego, cuando los recibimos nuevamente prácticamente nos reiteraron los mismos conceptos. En esa oportunidad, nos manifestaron que habían hablado con ustedes, en especial con el señor Martín, con quien tienen contacto permanente, porque el Ministro no los quiso recibir, pero no vamos a cuestionar ese hecho porque está dentro de sus facultades.

En aquella ocasión se refirieron a los dos temas que ustedes señalaron. Ellos entienden que la estructura de costos que permite arribar a un determinado precio del boleto -que consideran insuficiente- está mal estimada por el Ministerio y que le estarían faltando unos US$ 30:000.000 anuales, debido a distintos elementos, pero aclaro que no soy experto en este tema. Por ejemplo, la Cartera ha estimado el precio de adquisición de las unidades en US$ 100.000, pero lo expresado por el señor Felipe Martín en parte corrobora que se quedaron cortos porque si para comprar ómnibus chinos deben gastar US$ 103.000, supongo que para adquirir un Scania Vabis o un Mercedes Benz quizás deban gastar US$ 140.000; en ese sentido, no estarían equivocados. Se adquirieron ómnibus que resultaron ser de muy mala calidad y tuvieron un costo de US$ 103.000, esto es, US$ 3.000 más que el precio que el Ministerio estima para una unidad cero kilómetro, lo que me hace suponer -haciendo el razonamiento a la inversa- que un buen ómnibus debe valer mucho más que eso por lo que, reitero, no estarían tan errados en sus afirmaciones.

Otro aspecto fundamental de su exposición -que reiteraron- es que, a su juicio, se hizo una distribución inequitativa -ese es el término que utilizaron- de los fondos que se obtienen por el fideicomiso del boleto que, según las cifras que manejo, serían unos US$ 100:000.000 por año.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- De recaudación.

SEÑOR MOREIRA.- Eso no es poco importante porque, en definitiva, es un aporte de quienes pagan el gasoil en la boca del surtidor. No estoy en contra del subsidio del boleto porque abarata el boleto de todo el transporte, ya que no solo está relacionado con el boleto urbano y suburbano sino con el de corta, mediana y larga distancia de todo el país, a pesar de que, por razones obvias, alrededor de un 50% se destina al transporte urbano de Montevideo. Quizás esa cifra no sea exacta, pero no debe andar lejos; si no es el 50% debe ser un 45%. Por ejemplo, Cutcsa creo que tiene 1.700 unidades…

SEÑOR MARTÍN.- No, todo el sistema urbano tiene 1.500 unidades y el transporte suburbano tiene 560 unidades.

SEÑOR MOREIRA.- Pero, según dijeron ustedes, todo el sistema suburbano prácticamente es Copsa o, mejor dicho, Cestrame es Copsa, según entendí.

Ellos dicen -esto consta en la versión taquigráfica- que la distribución no es equitativa y que no se hace con los criterios de 2 kilómetros 400 metros o 3 kilómetros por litro, que en definitiva es lo que arroja lo que les tienen que dar a fin de mes. Afirman que el Ministerio hace una utilización discrecional de ese criterio y a algunas empresas les da más que a otras. Quería preguntar esto porque fue lo que ellos dijeron acá, no estoy inventando nada que no se haya dicho en la Comisión.

Además, critican un incentivo creado por resolución ministerial en febrero de 2010 que tiene el objetivo de lograr mejores rendimientos y menor contaminación ambiental y que solo lo percibe el transporte urbano de Montevideo. Reitero que estoy leyendo la versión taquigráfica de su comparecencia en la Comisión; no estoy diciendo nada de *motu proprio.* Critican la creación de este incentivo a través de una resolución ministerial porque entienden que el Ministro no tiene facultades jurídicas para resolver de esa manera y disponer de los dineros públicos en forma discrecional. Esa resolución, luego fue modificada en dos oportunidades para subir los porcentajes. La primera resolución fue tomada durante el mandato del exministro Rossi y la otra, por el actual Ministro Pintado. Ellos argumentan que se hace un manejo discrecional, dando mayores cantidades sin informarlo debidamente. Por otro lado, señalan que la Corporación Nacional para el Desarrollo no rinde cuentas de las cantidades que va entregando a cada una de las empresas y que hay un manejo discrecional que se aparta de esos criterios de rendimiento estimado para el transporte urbano de Montevideo y el suburbano. Esta situación ha afectado notoriamente su ecuación económico-financiera, generando grandes dificultades, tal como lo reveló el propio Director Nacional de Transporte al hablar de un endeudamiento con respecto a los fondos del otro fideicomiso que se creó -por el que se adquieren unidades y se pagan refinanciaciones- que es un instrumento de ayuda al sector del transporte nacional en general. Ellos afirman que la cancha está un poco flechada a favor del transporte urbano de Montevideo y hacen hincapié en que hay empresas del transporte urbano de Montevideo -repito que estoy diciendo lo que ellos manifestaron acá- y que por ejemplo Cutcsa, que es una empresa de transporte urbano, ha ampliado sus recorridos y, como recién se señaló, participa en el corredor de Giannattasio, que pertenece a Canelones. Además, el transporte urbano de Montevideo está subsidiado por la Intendencia de Montevideo; quiere decir que percibe un doble subsidio: el general para el boleto y el de la Intendencia, que el Director Martín debe conocer bien porque fue Director de la Intendencia.

SEÑOR MARTÍN.- En aquel momento no había tantos subsidios ni incentivos.

SEÑOR MOREIRA.- Afirman que están en un escenario en que la competencia es imposible porque Cutcsa trabaja con boletos más baratos, ya que recibe tres subsidios cruzados; por eso manifiestan que se encuentran en una situación de desigualdad que les resulta imposible de superar y están atravesando las dificultades que señalaron. Esa es la versión que ellos dieron en esta Comisión; simplemente estoy preguntando para que me brinden las explicaciones que correspondan ante los cuestionamientos realizados.

SEÑOR PRESIDENTE.- No son subsidios cruzados, sino directos.

SEÑOR MOREIRA.- Pero son tres que se entrecruzan o convergen hacia el mismo punto: el departamental, el incentivo y el subsidio del boleto.

SEÑOR MARTÍN.- Con respecto a lo que se señalaba acerca de las unidades, debo decir que la factura proforma dice US$ 103.000. Aclaro que no estoy haciendo ningún juicio de valor, sino que simplemente estoy siendo objetivo; hay miembros de la empresa Copsa que representan a la firma Yutong. A lo mejor allí puede haber alguna mejora en lo que tiene que ver con el precio, de la misma manera que puede existir una mejora en el precio del combustible cuando se tiene una estación de servicio, y Copsa también la tiene. Quiere decir que hay otra serie de negocios que son legítimos, no lo pongo en duda. Todo tipo de negocio es legítimo y se hace sobre la base del respaldo que da la ley, pero hay que tratar de tener más cuidado en lo que refiere a la gestión; se es transportista o se es representante de insumos. Este es el dilema de hierro.

(Se suspende momentáneamente la toma de la versión taquigráfica.)

-Muchas veces lo que hay que hacer es probar determinada tecnología. Una empresa con más de ochenta años en el ramo tiene que, por lo menos, probar la tecnología y ver si da los rendimientos que tiene en su actual flota. Si es mejor, no hay problema, pero no puede ser peor. Este es un factor que ha pesado mucho en las dificultades con las que se está trabajando en Copsa. Esta es la tercera generación de esta tecnología china y está respirando un poco más holgada. Esta tecnología también ha sido incorporada por otras empresas y está dando buenos resultados.

El incentivo se otorgó por una resolución ministerial de febrero de 2010 y se hizo como una experiencia piloto, tomando al sector que tiene mayor participación en kilómetros y consumos, que precisamente es Montevideo por una razón muy sencilla: tiene una flota de 1.500 ómnibus y cada uno de ellos, por mes, debe transitar entre 7.000 y 8.000 kilómetros. De alguna manera y por la cantidad de kilómetros recorridos, se podría decir que en el correr del mes se están dando varias vueltas alrededor de la Tierra. ¿Qué se busca con esto? Que quienes inviertan en tecnologías probadas que permitan mejorar los tiempos de combustión y de rendimiento en los motores diésel logrando mejor rendimiento y menos contaminación, accederán al incentivo. Esto quiere decir que como la paramétrica les toma un rendimiento sobre un valor que mejoran, en los tres primeros meses podrán pasar a estar en un nivel de 1,5 %; si al cabo de 16 meses mantienen esa performance y la elevan, en 24 o en 36 meses pueden llegar a tener un beneficio del orden del 4 %. Lo que se trata de hacer es estimular a las empresas para que sean capaces de defender esta herramienta que ha sido muy buena para el país en su conjunto, porque los bancos lo han tomado de garantía para cualquier tipo de empresa -ya sea grande, mediana o pequeña- a los efectos de emplearlo como respaldo para cambiar unidades. Si uno recorre el interior verá que algunos han comprado ómnibus más nuevos y no cero kilómetro y hay otros que ya pasaron de comprar ómnibus más nuevos a los cero kilómetro, lo que ha permitido al sector departamental desarrollar una importante musculatura.

SEÑOR MOREIRA.- Estuve leyendo una resolución del exministro Rossi del 23 de febrero de 2010 -un poco antes de dejar el Ministerio- y pude observar que en sus fundamentos mencionaba el medio ambiente y el menor consumo -lo que me generó grandes dudas sobre las repercusiones acústicas de la flota de Montevideo, porque cada vez es más ruidosa y parece que circulan con los escapes libres- y decía que esto sería objeto de revisión, de control y de estimación. Yo pregunto: ¿se han hecho esas revisiones? Creo que los pagos se hacen en función de las declaraciones juradas de las empresas. Entonces: ¿cómo lo controla el Ministerio?

SEÑOR MARTÍN.- Yo puedo responderle en base al conocimiento que tenemos de cómo es el trabajo que se hace en algunas empresas. Hay empresas que tienen una única boca de recepción de combustible y una única boca de expedición de combustible. La tecnología que se emplea para la recepción o el traslado de combustible en muchos casos está unida a sistemas GPS, para conocer la circulación desde La Tablada hasta el lugar donde se vuelca. El control de lo que se vuelca no se hace por regla -como antiguamente se hacía en las estaciones de servicio- sino que se efectúa por medio de sistemas electrónicos que permiten conocer en detalle no solamente los volúmenes que se están depositando sino, también, los términos de impureza y humedad que están estandarizados como aceptables para lo que puede ser el suministro de combustible. Posteriormente estas empresas trabajan con sistemas de sensores que permiten que toda vez que se realicen cargas las mismas queden electrónicamente documentadas. Estos suministros están unidos a un sistema de mezcla con catalizadores que permiten mejorar la combustión para lograr mayor rendimiento y un nivel menor de contaminación ambiental. Hay que tener en cuenta que esto se realiza en un país que -por suerte- hasta dentro de muy poco tiempo -no sé si son días o semanas- trabajará con un gasoil con una composición que tiene entre 5.000 a 7.000 partículas de azufre por millón. Cabe mencionar que los motores Euro 3 admitirían valores por debajo de los 500 y las normas Euro 4 -que son las que está proveyendo Brasil en materia de tecnología comercial para vehículos y ómnibus- ya admiten por debajo de 50. A esto daría respuesta la planta de desulfurización de Ancap mejorando el combustible y permitiendo que las normas Euro 4 no provocaran alteraciones en la vida útil de los motores, porque seguramente las generaría si siguiéramos trabajando con el combustible que hoy tiene el país.

Sabemos -lo tenemos documentado- que hay empresas que han hecho estas pruebas en conjunto con Ancap para obtener, de alguna manera, los resultados. Naturalmente, esto conlleva una inversión, ya que estos trabajos tienen sus costos, pues se hacen con ensayos que después hay que

materializar en los resultados. Esos mecanismos son los que han permitido y posibilitado que al día de hoy esas experiencias, que son las que se han destacado dentro de la actividad, sean prácticamente las que están liderando los mejores niveles de consumo que tiene el transporte público a nivel de todo el país.

SEÑOR MOREIRA.- Este punto me interesa, porque recuerdo que en mis épocas de Intendente estábamos muy preocupados por el tema de los robos y se utilizaba determinado sistema, que es el mismo que usa el Ministerio del Interior. Ahora bien, en el caso de estas empresas, son ellas mismas las que se autoproveen, es decir, no lo hace Ancap. Entonces, me pregunto cómo hace el Ministerio el control, cuando es la propia empresa la que maneja toda esa información. Indudablemente a la empresa le va a servir ahorrar combustible, porque baja los costos. Yo no sé cuánto representa el costo de combustible en una empresa de transporte colectivo de pasajeros, o si es un porcentaje mayor o menor que el salarial, pero sin duda debe ser muy importante. Quisiera saber entonces cómo se controla por parte del Ministerio, ya que la resolución refiere a eso.

SEÑOR MARTÍN.- Nosotros lo que solicitamos son los reportes de los resultados, y allí es donde se verifica, de alguna manera, cómo es el comportamiento. Es indudable que los resultados se mantienen en el tiempo porque los rendimientos se sostienen. Si hubiera algún tipo de modificación en los resultados, inmediatamente los rendimientos se perderían. Teniendo en cuenta también las demás experiencias de combustión, vemos que no todas dan niveles tan importantes como las que se verifican en estos casos. Creo que aquí incide un conjunto de otros factores que tienen que ver con las políticas de gestión empresarial, más allá de todo lo relacionado con lo estrictamente vinculado a la contratación de estas tecnologías que, indudablemente, mejoran los rendimientos, pues son tecnologías limpias y colaboran en la dirección de lo que el país necesita y quiere, que es una atmósfera menos contaminada.

Con respecto a lo que se señalaba del servicio suburbano, quiero recordar que en realidad Cutcsa siempre fue una empresa que tuvo dicho servicio. Hace muchos años Cutcsa tenía coches -como el 214, 215 y 227 y otras unidades- que traspasaban los límites políticoadministrativos y que iban a la zona de Lagomar. Atendiendo a lo que señalaba el Senador Moreira, diría que el problema es que el servicio que regula el Ministerio tiene políticas públicas según las cuales, indudablemente, coincide en atender a todo el sector en su conjunto de la misma manera. Es decir, la política del fideicomiso del gasoil es para todas las empresas a nivel nacional que, en jurisdicción del Ministerio o de las Intendencias, por régimen de concesión de servicio o de permiso precario, estén llevando adelante un servicio de interés público.

En cuanto a los abonos estudiantiles, trabajamos con el mismo criterio para todo el país. Montevideo, por su parte, tiene su propia política y eso le permite tener una mejor performance en cuanto a la capacidad de tener un boleto plano más separado de lo que puede ser el resto de otros sistemas.

De alguna manera, eso va de la mano con lo que cada regulador entiende y pone como prioridad dentro de lo que es el ejercicio de las políticas que lleva adelante, pero las asumidas por el Ministerio son para el conjunto de los servicios públicos de todo el país, tanto en lo que tiene que ver con el reintegro de combustible como con los subsidios vinculados al tema de los estudiantes. Tanto es así que los Intendentes le han solicitado al Presidente de la República que se hiciera un relevamiento de aquellos alumnos que no cuentan con transporte público por estar radicados en zonas rurales. En esos lugares ya no es tan sencillo contar con segundo ciclo cerca, como ocurre en algunos casos, ya que las zonas rurales, en los primeros ciclos, tienen séptimo, octavo y noveno. A partir del año 2012 se solicitó que se efectuara un relevamiento por parte de las Intendencias, de aquellos alumnos que no tenían transporte público; este fue remitido luego al Congreso de Intendentes, coincidiendo con la puesta en vigencia la norma. El mismo arrojó que cerca de 1.800 o 2.000 muchachos viven en zonas que, para continuar llevando adelante sus estudios, requieren de algunos traslados por donde no existen servicios públicos. En consecuencia, se estableció un ponderado kilometraje en virtud del cual se les remiten partidas anuales que en dinero corriente tienen un tope del orden de los $ 40:000.000 -en ningún momento se llegó a gastar esa cifra- y ello permitió que los alumnos que tenían esa dificultad complementaria pudieran, a través de unidades que contaran con la autorización y la habilitación para transportar personas por parte de las Intendencias, llevar a estos muchachos casi en forma exclusiva para sus lugares de estudio y luego devolverlos a sus hogares.

(Ocupa la Presidencia el señor Senador Gallo.)

SEÑOR MOREIRA.- Se me ha informado que hay algunos apartamientos de la fórmula del fideicomiso del boleto para asistir a empresas con algunas necesidades financieras. ¿Esto es verdad?

SEÑOR MARTÍN.- No, eso no es así. La estructura de costos establece un límite, por lo que no podemos declarar lo que se nos cante. Se declara lo que la malla permite. Por ejemplo: la malla establece cuántos kilómetros puede hacer cada una de las diez empresas que integra el sistema suburbano en los días hábiles, los sábados, los domingos y los días festivos. Para la malla invierno 2013 -que fue la que rescaté- el sector suburbano realizó por mes aproximadamente 4:450.000 kilómetros. Cada uno tiene estipulado cuáles son sus kilómetros, los que, de alguna manera, tienen que responder a un nivel de declaración de gasoil. No todas las empresas tienen el mismo rendimiento y la estructura de costos está calculada de acuerdo con lo que dice la tecnología diésel: tres kilómetros por litro.

(Ocupa la Presidencia el señor Senador Viera.)

-La empresa Copsa lo sabe porque ha trabajado con quien habla. Inclusive, a veces tuvimos algunas dificultades porque los kilómetros no nos cerraron. Hemos invertido horas de trabajo para identificar si había errores de nuestro lado, cosa que podemos asumir. En el Ministerio trabajamos con un comportamiento año a año, lo que hacemos es el seguimiento del año móvil. A diferencia del año pasado, este año Carnaval y Turismo caen en diferentes fechas.

Ese es un tema que hay que tener en cuenta porque puede modificar los kilómetros y los consumos, ya que en algunos casos el nivel de actividad merma. También se dio la casualidad de que en tres fechas de la Copa América, los equipos que estaban seleccionados para participar fueron locales y jugaron acá y entonces esos kilómetros no estaban contemplados en la malla, pero tenemos que reconocerlos. Entonces, cuando suceden esas cosas, nunca tenemos inconveniente en que se planteen y se reconsideren. Si hay que hacer una suerte de reliquidación por errores, se realiza, pero no porque las empresas tengan dificultades financieras. Cuando alguien reclama, es lícito asumir el reclamo y estudiarlo. Es más; hemos identificado errores en las declaraciones juradas que son simplemente de tipeo que a veces son a favor y otras, en contra, pero no hay voluntad de alterar las declaraciones. Se trabaja con 140 empresas en todo el país a través de un mecanismo en el que cada empresa tiene un usuario, descarga su declaración jurada a la Corporación Nacional para el Desarrollo, y ésta la recibe y la confronta con una base de datos, y luego la envía al Ministerio, que finalmente verifica los datos. Tratamos de hacer esto de la forma más cuidadosa posible, porque sabemos que atrás de eso hay un recurso muy importante que el sector necesita para hacer frente a sus obligaciones. Nunca nos ha acontecido con alguna de las 140 empresas con que trabajamos que alguien nos venga a decir algo que pueda dejar entrever una sospecha de que se beneficia a unos o que se perjudica a otros. No es que eso nos moleste, pero nos duele porque trabajamos para que las cosas se hagan bien. Eso no quita que algún día podamos cometer un error. Estamos dispuestos a reconocer si alguien se presenta y nos dice: acá se equivocaron.

Volviendo al tema anterior, quiero decir que no es cierto que se utilicen criterios que no son los que están establecidos por la reglamentación.

SEÑOR MOREIRA.- ¿Son para líneas regulares?

SEÑOR MARTÍN.- Es bueno aclarar que es solo para líneas regulares. El decreto que dispuso la creación de este fideicomiso que se le encomendó a la Corporación Nacional para el Desarrollo y a Ancap, era a los efectos de contribuir a la rebaja en el precio del boleto. Considerando que el boleto forma parte de la canasta, esta rebaja es un beneficio para todos aquellos que, naturalmente, en su desplazamiento tienen que hacer uso de los sistemas públicos que, en última instancia, al ser tarifados, son los que defienden y protegen mejor al usuario en materia de traslados.

SEÑOR GALLO.- Nosotros le damos muchísima importancia a la comparecencia del señor Subsecretario y del Director de Transporte y Obras Públicas para hablar de este tema que nos había

preocupado en función de que podía estar vinculado con las dificultades que hubo en el departamento de Canelones cuando una de las empresas, aduciendo este tipo de problemas, había suspendido servicios de transporte que cumplen una función social muy importante, lo que en su momento dio lugar a una preocupación real.

Posteriormente, la Cámara se presentó dos veces en el Parlamento a hacer una serie de planteamientos que, en definitiva, terminaron con la resolución de esta Comisión de convocarlos a los efectos de que dieran respuesta a lo que, según ellos, no se había respondido por parte del Ministerio, en forma reiterada. Ellos manifestaron que eso dio lugar a una situación judicial relacionada con el reclamo de informaciones que no se les daba. Ese fue el planteamiento que ellos hicieron.

Aquí se presentaron como la Cámara de Empresas del Sistema de Transporte Metropolitano, que agrupa a 600 vehículos y vende 70 millones de boletos.

Ustedes dicen que hay otras empresas que no están en la Cámara. En tal sentido, me gustaría saber qué entidad tiene ese otro grupo, es decir, si nuclea a empresas de determinada importancia dado que es un dato a tener en cuenta. ¿Por qué se hace un planteamiento de un lado y no del otro? Pero no tenemos esa información.

Lo importante es -al menos fue mi espíritu- que ustedes puedan aclararnos todas aquellas inquietudes y preguntas que nos hicieron. Creo que el señor Senador Moreira estuvo muy bien en los planteamientos que formuló. Ustedes dieron respuesta prácticamente a todos ellos, lo que entiendo es muy positivo.

Probablemente haya dos puntos sobre los cuales quisiera conocer su opinión a fin de completar todo este panorama de modo que la Cámara, que de alguna forma confió en la Comisión en cuanto a que fuera capaz de obtener todas las respuestas, se haga de todos los insumos. Uno de ellos es menor y tiene que ver con el fideicomiso. La Ley de Fideicomiso creó una Comisión de Contralor y ellos dijeron que la misma nunca se integró. Dado que en ella actuarían miembros de cada una de las empresas, tendrían de primera mano la información. Por lo tanto, quisiera tener una respuesta en torno a esta cuestión.

Lo otro que se planteó también está vinculado al fideicomiso y tiene que ver con la información. Señalaron que si bien se les da los datos con respecto a los kilómetros que realiza cada empresa, no se les brinda la información respecto a lo que recibe el resto de las empresas. Sostuvieron que en este fideicomiso que recauda Ancap y en el que se sabe lo que recibe la Corporación, había un desfasaje entre lo que ésta aportaba y lo que recibía. Ellos quieren tener esa información a los efectos de saber, en definitiva, la cantidad que recibe cada una de las empresas del sector que se benefician del fideicomiso.

A mi entender, como dije, todos los planteamientos que se nos formularon fueron respondidos, salvo estos dos puntos que, una vez que conozcamos la respuesta, completarían el panorama que la Comisión se comprometió a aportar a la Cámara. Reitero que, realmente, en este caso específico esta comparecencia me resulta de fundamental relevancia porque estamos hablando de un problema que no es menor, de un sector importante, de un servicio público y de una situación que de entrar en crisis nos afectaría a todos. En ese sentido solamente quería formular estas dos preguntas puntuales.

SEÑOR MOREIRA.- Creo que el tema del déficit de información estaba referido a la Corporación Nacional para el Desarrollo porque hicieron alusión a la Ley de Fideicomiso, que le da la obligación a dicho organismo que, en definitiva, es el que paga. No recuerdo qué artículo de dicha ley argumentaban que no se estaba cumpliendo.

SEÑOR MARTÍN.- Respecto a la integración de las Cámaras, no deslegitimo a nadie porque todos están en su sano derecho de integrar las Cámaras que quieran.

Tengo aquí una comunicación -también otras del año pasado, pero esta es más reciente- de las dos gremiales que agrupan más representativamente desde hace años al transporte: Anetra y Grupo 12.

En la comunicación nos manifiestan:

"Cúmplenos informar a usted que en reunión realizada en el día de la fecha entre la Asociación Nacional de Empresas de Transporte Carretero por Autobús (Anetra) y Grupo 12 Uruguay, se analizaron los trascendidos periodísticos de los días 1º y 2 de abril próximos pasados, y se decidió remitir a los órganos de prensa una nota en la que se da cuenta que las empresas Come, Cita, Raincoop, Ucot y Tala Pando no integran la Cámara de Empresas del Sistema de Transporte Metropolitano (Cestrame) y se les solicita se sirvan efectuar las aclaraciones correspondientes con el mismo destaque que la referida noticia.

Hacemos propicia la oportunidad para saludarlo", etcétera.

Creo que esto, de alguna manera, viene de la mano del hecho de que esos trascendidos generan una suerte de alarma en la población y favorece que quienes hace tantos años trabajan con vocación de servicio para dar respuesta a este tipo de fenómenos de movilidad, se sientan en la preocupación de decir que no están participando de esas afirmaciones sin dar otra opinión al respecto. Y quienes han seguido de cerca a la prensa, han visto que la empresa Cutcsa también hizo aclarar en la publicación de algunos portales que no integra Cestrame.

En cuanto al mercado de cada empresa, en materia de boletos Copsa debe de tener aproximadamente el 47%; Cutcsa el 14%; Tala Pando el 11%; Coetc el 9%; Raincoop el 6%; Come el 4,5%; Casanova el 5%; Cita -que tiene una sola línea suburbana- el 0,19%; y la empresa San Antonio el 0,26%.

Esos son, más o menos, los grandes números de lo que es la participación en el mercado de unos 73 millones de boletos anuales, con unos 60 millones de kilómetros recorridos y un consumo de unos 20 o 21 millones de litros de gasoil.

Respecto de la Corporación Nacional para el Desarrollo, no estamos en condiciones de brindarles otra información que no sean los litros y los kilómetros, porque nosotros no pagamos. Aunque uno pueda hacer la cuenta, no puede cometer el error de decir que van a cobrar tanto o cuanto, porque en realidad no somos pagadores. Nosotros vemos solamente kilómetros y litros. Lo que hace Ancap es volcar a una fiduciaria que tiene la Corporación Nacional para el Desarrollo, y ésta a una administradora de fondos de inversión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos su visita y lo único que nos resta por trasmitirles es que nos comunicaron -ustedes habrán leído la versión taquigráfica correspondiente- que no tenían un deseado diálogo con el Ministerio, que no los recibía. Les solicitamos que eso pueda ser corregido, porque nos parece que estar en el medio del diálogo no es exactamente nuestra misión.

SEÑOR GALLO.- Eso lo aclaró al principio el señor Subsecretario.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me disculpo por no haber podido llegar en hora a la sesión.

SEÑOR MARTÍN.- Con la mano en el corazón digo que no soy quien para administrar las relaciones humanas, pero hay que ser cuidadosos con las afirmaciones que se hacen y me refiero a las que el Presidente de la empresa le hizo a un suplemento sobre empresarios con respecto al señor Ministro y al Ministerio. Aclaro que esto se lo hice saber a representantes de la empresa Copsa.

Yo debería ser la persona más enojada; vivo de sobresalto en sobresalto porque me reúno con representantes de la empresa, voy a los juzgados, discuto y trato de solucionar los problemas pues esa es mi función. Los recibo todas las veces que sea necesario en el Ministerio y los atiendo cuando

me llaman a mi celular, pero estas afirmaciones hieren y, por eso, creo que tanto nosotros como los empresarios debemos ser cuidadosos. No sé quién decía la vez pasada que cuando uno compra un auto tiene que tratar de que tenga una buena marcha atrás y es así. Reitero que hay que ser cuidadosos con estas cosas porque cuando no lo somos, surgen otros inconvenientes. Reitero que lo que estoy señalando acá se lo hice saber a los representantes de la empresa.

SEÑOR MOREIRA.- En cuanto a lo que dice el señor Director, ellos no manifestaron que no los recibían; es más, dijeron que habían hablado en reiteradas oportunidades con el Director, que era muy accesible y, como entiende del tema, seguramente habla con mucha soltura.

SEÑOR PRESIDENTE.- Lo que dijeron fue que el señor Ministro no los recibía.

SEÑOR MOREIRA.- Así es, dijeron que el Ministro no los recibía y eso es lo que manifesté hoy.

Nuestra preocupación -y el señor Senador Gallo reaccionó inmediatamente- se debe a que en un momento parecía que colapsaba el sistema. Lo que ellos vinieron a manifestar acá no nos pareció ofensivo, sino que entendimos que estaban revelando un problema muy serio y grave que tiene que ver con un lugar donde viven 500.000 personas y, como nos contagiaron su preocupación, nosotros los convocamos a ustedes para que nos dieran las explicaciones del caso. Ahora a ellos les parecerá satisfactoria la explicación o no porque se podrá ver el tema desde distintas ópticas. Cuando vienen a hacernos estos planteos, nosotros no los resolvemos, pero como tenemos la obligación de controlar al Poder Ejecutivo, los convocamos a ustedes.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Quisiera reiterar la aclaración que hicimos al principio. Por un tema interno de distribución de tareas en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, quien habla se ocupa más de estos asuntos que el propio señor Ministro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Eso es histórico en el Ministerio, siempre ha sido así.

(Dialogados.)

SEÑOR SUBSECRETARIO.- El exministro Rossi cambió un poco eso.

Únicamente obedece a esa razón y a lo que recién expresaba el Director Martín en cuanto a que ciertas declaraciones generan situaciones que, a veces, no hacen que sea conveniente mantener una reunión. Además, previamente habíamos recibido, junto con el Director, a los representantes de Cestrame que nos hicieron los mismos planteos que realizaron en esta Comisión y les dijimos lo mismo que estamos explicando ahora. Luego pidieron una nueva reunión porque existía la posibilidad de un ajuste de tarifas y la respuesta que les dimos en el mes de febrero fue negativa porque entendíamos que ya se había agotado el trabajo que se había hecho en forma permanente y que recién detallaba el Director Martín. Esa fue la razón y no otra atribuible al hecho de no querer recibirlos porque sí o porque existe disconformidad con la actitud de la empresa.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos a las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas las explicaciones brindadas.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 16 y 29 minutos.)